VIII kadencja

SEJM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 239)**

z dnia 25 września 2018 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 239)

25 września 2018 r.

Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradująca na posiedzeniu wyjazdowym w Katowicach pod przewodnictwem posła **Andrzeja Maciejewskiego (Kukiz15)**, przewodniczącego Komisji, rozpatrzyła:

– informację na temat procesu tworzenia i doświadczeń pierwszego roku funkcjonowania metropolii śląskiej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Kazimierz Karolczak** przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii wraz ze współpracownikami, **Marzena Szuba** wiceprezydent Katowic, **Zbigniew Szaleniec** burmistrz Czeladzi, **Łukasz Wiejacha** sekretarz miasta Bytomia, **Andrzej Karasiński** sekretarz miasta Gliwic, **Grzegorz Frugalski** sekretarz miasta Sosnowca.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Dariusz Myrcha, Jolanta Osiak** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dzień dobry państwu. Otwieram wyjazdowe posiedzenie Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, które odbywa się w dniu dzisiejszym gościnnie w Katowicach. Miło mi powitać panie i panów posłów oraz przybyłych gości. Mam tu całą listę. Witam pana Kazimierza Karolczaka – przewodniczącego zarządu, panią Marzenę Szubę – wiceprezydent Katowic, pana Zbigniewa Szaleńca – burmistrza Czeladzi, pana Łukasza Wiejachę – sekretarza miasta Bytom, pana Andrzeja Karasińskiego – sekretarza miasta Gliwice oraz pana Grzegorza Frugalskiego – sekretarza Sosnowca. Witam wszystkich serdecznie. Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Proszę państwa, porządek dzienny dzisiejszego posiedzenia przewiduje rozpatrzenie informacji na temat procesu tworzenia i doświadczeń pierwszego roku funkcjonowania metropolii śląskiej. Temat ma przedstawić przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii pan Kazimierz Karolczak. Czy są uwagi odnośnie do porządku? Jeśli nie usłyszę sprzeciwu, stwierdzę jego przyjęcie.

Panie przewodniczący, oddaję panu głos. Proponuję, że jeśli będzie potrzeba oddać głos współpracownikom i innym osobom, proszę to zrobić. Mam jednocześnie gorącą prośbę ze strony sekretariatu. W związku z tym, że jest wiele osób, prosimy o przedstawianie się za każdym razem, gdyż to będzie potrzebne do protokołu. Proszę bardzo, pan przewodniczący ma głos.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Dzień dobry. Panie przewodniczący, szanowni państwo, panie i panowie posłowie, chciałem przede wszystkim serdecznie podziękować za przyjęcie zaproszenia i zrealizowanie wyjazdowego posiedzenia Komisji. To dla nas ogromne wyróżnienie. Mieliśmy okazję rozmawiać w Sejmie kilka miesięcy temu o pierwszych miesiącach, a dziś można już powiedzieć o pierwszym roku funkcjonowania Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Przygotowaliśmy króciutką prezentację oraz trochę bardziej szczegółowy spis działań, które zostały przez nas podjęte. Z drugiej strony pragnę zaznaczyć, że nadal w tym pierwszym roku głównie skupiamy się na dokumentach programowych i organizacyjnych. Jak wiemy, w jednostkach finansów publicznych dokumenty strategiczne są podstawą wydatkowania środków. Najpierw musimy opracować strategię, aby móc wydat-

kować środki na konkretnych kierunkach, które są skonsultowane ze społeczeństwem i przyjęte przez zgromadzenie. Ten rok poświęciliśmy na przygotowanie dokumentów, o których więcej powiem później. To powszechna wiedza, ale zawsze warto w ramach wprowadzenia do dyskusji przypomnieć pewne podstawowe fakty – 41 miast i gmin.

Jak państwo wiedzą, na przełomie ostatnich miesięcy sporo gmin wyraziło akces do poszerzenia metropolii. Mamy 7 wniosków od gmin, które przeprowadziły konsultacje na swoim terytorium na temat chęci przystąpienia do metropolii. Te wnioski zostały zaopiniowane pozytywnie przez wojewodę śląskiego – pana Jarosława Wieczorka i przez sejmik województwa śląskiego. Są jeszcze dwa wnioski gmin, które nie zostały jeszcze zaopiniowane. Chcemy zebrać komplet informacji i zlecić opracowanie Uniwersytetowi Śląskiemu. W jego ramach działa jednostka badawcza – Obserwatorium Procesów Miejskich i Metropolitalnych, która zbada zgodność tych wniosków z ustawą, aby wykazać czy istnieją powiązania społeczne, organizacyjne i komunikacyjne tych gmin z metropolią, aby można było uzasadnić jej poszerzenie o te gminy. Taki komplet materiałów metropolia wtedy przekaże ministrowi spraw wewnętrznych i administracji, który przygotuje decyzję do podjęcia przez prezesa Rady Ministrów. To nie jest decyzja metropolii, ale w kompetencjach prezesa Rady Ministrów.

Obecnie w metropolii jest 41 miast i gmin, 2300 tys. mieszkańców, 889 osób na km^2, gdzie średnia dla województwa śląskiego to zaledwie 369. Nasz obszar cechuje się dużą gęstością zaludnienia – 93,8% mieszkańców metropolii to mieszkańcy miast charakteryzujących się wysokim stopniem zurbanizowania. Znajduje się tu 28 szkół wyższych, 8% PKB Polski generowane jest na obszarze metropolii, 240 tys. firm – to największa ich liczba na takim obszarze, nie mówiąc o stolicy, która ma przewagę wynikającą ze swojego statusu. Sporo prestiżowych firm ma tam tylko swoją siedzibę rejestrową.

Poruszę teraz kształtowanie ładu społecznego, rozwój społeczno-gospodarczy, planowanie, integrację, rozwój publicznego transportu zbiorowego, przewozy pasażerskie, metropolitalne, współdziałanie w zakresie ustalenia przebiegu dróg krajowych i wojewódzkich na obszarze związku metropolitalnego i jego promocję. W ramach komunikacji – pewnego rodzaju rewolucji – wdrażamy rozwiązania, których nie udało się wprowadzić od 15–20 lat – wspólne bilety jednorazowe, bezpłatne przejazdy dla dzieci i młodzieży do lat 16 na terenie całej metropolii. Na terenie metropolii funkcjonuje trzech organizatorów transportu – KZK GOP, MZKP Tarnowskie Góry i MZK Tychy. MZK miało osobną taryfę i mieszkańcy Tychów oraz okolicznych gmin korzystających z usług organizatora, chcąc pojechać dalej niż do Katowic, gdzie docierały linie tego organizatora, musieli kupować dodatkowy bilet i praktycznie płacić dwa razy za to samo. Obecnie wystarczy zapłacić raz.

Jesteśmy w trakcie zaawansowanych rozmów z organizatorem przewozów kolejowych – marszałkiem województwa śląskiego. Jest szansa, że być może w tym roku dopniemy porozumienie o wspólnych biletach autobusowych, tramwajowych i kolejowych. To będzie zwiększenie tej rewolucji. Wszelkie utrudnienia dla mieszkańców metropolii w tym zakresie zostaną wyeliminowane. Powołaliśmy zarząd transportu metropolitalnego i jesteśmy w trakcie przejmowania zadań i obowiązków od obecnych organizatorów. Docelowo na terenie metropolii będzie jeden organizator transportu, aby nie mnożyć kosztów administracyjnych i starać się, aby informacje dotyczące transportu były w jednym miejscu, co posłuży poprawie jakości transportu.

Obecne trwa przetarg. Pierwszym przewozem metropolitalnym są przewozy na lotnisko. To trochę kuriozalne, ale tak niestety do tej pory było – jedyne lotnisko w kraju, które nie miało komunikacji publicznej z największymi miastami metropolii. Jedynie linia komunikacyjna z Katowic, w wariancie mocno prywatnym, to PKM Katowice, podjęła się realizacji tego zadania. Zgromadzenie metropolii podjęło decyzję, że chce uruchomić takie połączenia z największych miast metropolii – Katowic, Gliwic, Tychów i Sosnowca. To będzie transport publiczny.

Tak jak wspomniałem, z Kolejami Śląskimi jesteśmy już w trakcie zaawansowanych rozmów. Liczymy na rychłą decyzję w tym zakresie. Na terenie KZK GOP funkcjonuje system Śląskiej Karty Usług Publicznych. Ten system zrodził wiele problemów w trakcie jego wdrażania i do tej pory jego funkcjonalność nie zadowala znacznej części miesz-

kańców metropolii. Pracujemy nad jego rozbudową i rozwiązaniem jego newralgicznych problemów, które powodują, iż jest mało funkcjonalny. System powinien być on-line i informacje w nim powinny być wymieniane na bieżąco. Rozwiąże to znakomitą część problemów. Do tego chcielibyśmy wprowadzić płatności bezstykowe, które w niektórych miastach Polski są już standardem, a u nas niestety jeszcze nie.

Jeśli chodzi o projekty i inwestycje, to wdrożyliśmy Metropolitalny Fundusz Solidarności. W pierwszym roku funkcjonowania jest on bardzo duży – to kwota 100 mln zł. W przyszłym roku w wieloletniej prognozie finansowej zapisaliśmy już jedynie kwotę 20 mln zł. Założeniem było, że miał być przez najbliższe 3–4 lata w kwocie 60 mln zł, a później maleć, w związku z podejmowaniem bardziej kosztownych i strategicznie ważniejszych zadań. W sytuacji, w której nie mamy studium wykonalności projektów dla tych zadań – przede wszystkim mówię o kolei aglomeracyjnej – próbujemy dzięki temu funduszowi doprowadzić do wspólnego standardu usług publicznych na terenie miast i metropolii. Chcielibyśmy, aby mieszkańcy, szczególnie tych mniejszych gmin, mogli liczyć na podobną jakość usług publicznych, jak mieszkańcy dużych miast. Największe miasta metropolii – Katowice i Gliwice z tego funduszu nie korzystały. Tę część, którą mogły wykorzystać przekazały na potrzeby mniejszych miast, szczególnie na projekty infrastrukturalne, drogi, ścieżki rowerowe, wiaty przystankowe, centra przesiadkowe – wszystko to, co powoduje polepszenie oferty komunikacji publicznej. Takie było główne założenie.

Jak wspomniałem, jest w funduszu 160 mln zł. W tym roku miasta i gminy przygotowały bardzo wiele projektów, które *de facto* leżą na półce, gdyż nie mają na wkład własny i nie są w stanie ich zrealizować ze względów budżetowych. Ich realizacja jest postulowana przez mieszkańców. Zdecydowaliśmy zabrać 40 mln zł z roku 2019 – w przyszłym roku będzie już tylko 20 mln zł. Docelowo fundusz zmieni swoje założenia i będzie trochę funduszem celowym, bezpośrednio wpisującym się w realizację zadań własnych metropolii. Mówię głównie w tym kontekście o komunikacji, transporcie, rozbudowie infrastruktury związanej z polepszeniem jakości transportu publicznego. Mam na myśli przede wszystkim wiaty przystankowe i drogi rowerowe. Głównym wyzwaniem jest oczywiście kolej metropolitalna.

Wdrażamy w ten sposób zasadę smart city, ale w sposób uporządkowany. Chcemy zacząć od budowy platformy open data, aby móc zbierać w jednym miejscu generowane dane informatyczne ze wszystkich miast z tych podmiotów, w których te dane są generowane. W ten sposób zbudujemy repozytorium danych do wykorzystania poprzez firmy czy usługodawców, którzy są w stanie przy ich użyciu zbudować nowe rozwiązania, usługi lub ulepszyć obecnie istniejące. Ma to służyć podejmowaniu lepszych decyzji, na podstawie tego, co dzieje się w metropolii i na terenie gmin. Obserwując podobne działania w Europie i na świecie, podstawą do budowania inteligentnego miasta powinno być zebranie wiedzy o tym, co się w mieście dzieje i na podstawie tych danych wdrażanie rozwiązań, które punktowo, ale w sposób systemowy i kompleksowy rozwiążą konkretne problemy.

Uczestniczymy w ogólnopolskim programie transportu bezemisyjnego. Jesteśmy jego liderem, jeśli chodzi o zamawianie autobusów, które będą rozwijane w ramach Narodowego Centrum Badań i Rozwoju, przy dofinansowaniu Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska. Jest to program, który zakłada zamówienie przez gminy w całej Polsce ponad 1 tys. autobusów. My zamówiliśmy ponad 300 – najwięcej w całym kraju. W tym zakresie będziemy również uczestniczyli w drugim, równoległym projekcie – budowy infrastruktury doładowań autobusów elektrycznych. W konsultacjach i w partnerstwie z Ministerstwem Przedsiębiorczości i Technologii, z panią minister Emilewicz, byliśmy organizatorami – jako metropolia i miasto Katowice – kongresu elektromobilności Impact w 2018 roku. Chcielibyśmy w ten sposób zaznaczyć naszą wiodącą rolę związaną z wdrożeniem programu elektromobilności na Śląsku i w zagłębiu. Być może to nie jest tajemnica, ale ta informacja nie zawsze się przebija – Górny Śląsk i Zagłębie są głównym motorem napędowym naszej gospodarki. To nie jest węgiel czy huty stali, ale sektor automotive, który mocno się rozwinął po decyzji lokalizacyjnej Opla w Gliwicach i stworzeniu strefy w Tychach. Obecnie jesteśmy potentatem na skalę kraju jeśli chodzi o pro-

dukcję części motoryzacyjnych. Spora część przedsiębiorstw produkuje osprzęt i silniki spalinowe, które w najbliższych latach znajdą się w obrocie. Jeśli chcemy rozwijać nowy, prężny system polskiej gospodarki, musimy zastępować technologie, które w przyszłości mogą być wycofane – jak silniki spalinowe. Chcemy lokalizować u nas takie rozwiązania, jak produkcję baterii. Takie projekty są realizowane i w tym zakresie współpracujemy blisko z Ministerstwem Przedsiębiorczości i Technologii. Prowadziliśmy takie dyskusje m.in. na kongresie Impact 2018, który odbył się dwa tygodnie temu w Katowicach.

Jeśli chodzi o planowanie przestrzenne, jesteśmy w trakcie przygotowania nowego studium uwarunkowań i kierunków. Rozstrzygnęliśmy na to przetarg i opracowana została analiza obecnie przyjętych kierunków zagospodarowania przestrzennego gmin metropolii. Zrobiona jest inwentaryzacja wszystkich poszczególnych studiów gminnych. Próbujemy znaleźć punkty styczne i zacząć dyskusję na temat przyszłości aglomeracji, tego, w jaki sposób powinniśmy się rozwijać, jakie funkcje przypisać pewnym obszarom metropolitalnym. Wychodząc z organizacyjnego założenia w ramach metropolii, wydzieliliśmy pięć subregionów – centralny, sosnowiecki, gliwicki, tyski i bytomski. Mają one w sposób naturalny trochę inne cechy gospodarcze i społeczne. Chcemy im przypisać pewne specjalizacje i mam nadzieję, że w ramach tego studium będziemy w stanie je określić, w tym na bazie przygotowanej strategii.

Jeśli chodzi o politykę rowerową, jesteśmy w trakcie opracowywania studium tras rowerowych, już po konsultacjach społecznych. Wszystkie działania dotychczas podejmowane bezpośrednio przez gminy próbujemy wykorzystać do tego, aby zbudować pewien kręgosłup komunikacji rowerowej. Taki szkielet pozwoliłby wykorzystać ścieżki rowerowe już zbudowane do stworzenia systemu komunikacji miejskiej, nie tylko do rekreacji, ale również do przemieszczania się między miastami w celach związanych z dotarciem do pracy, na uczelnie, na studia. Brakowało nam platformy dyskusji i wspólnego działania, co najlepiej można zobaczyć przy okazji rowerów miejskich. Obecnie, przy wykorzystaniu środków unijnych, spora część miast podjęła decyzję o budowie systemu roweru miejskiego. Mimo że we wszystkich przetargach w gminach wygrała ta sama firma, okazuje się, że mieszkańcy tych gmin, mimo iż znajdują się obok siebie, nie są w stanie przemieszczać się rowerami przez granice gminne. Jeśli rower jest w Chorzowie, można się nim poruszać tylko w tym mieście, podobnie w Katowicach czy Sosnowcu. Wynika to z pewnych konstrukcji i braku metropolii. Gminy, składając wnioski do organów programu operacyjnego, muszą działać w granicach swoich miast i nie były w stanie myśleć w ramach swoich projektów o uwzględnieniu granic metropolii. Takich partnerstw nie udało się stworzyć. Obecnie dzięki metropolii jest na to szansa i pracujemy nad stworzeniem roweru metropolitalnego, aby miasta i gminy metropolii były objęte jednym systemem, dzięki któremu bez problemu będzie można przemieszczać się między granicami miast i rozwiązać problemy zgłaszane przez mieszkańców.

Pracujemy nad rowerem czwartej generacji. Takie rozwiązanie wprowadza obecnie obszar metropolitalny Gdańsk-Gdynia-Sopot. Wiemy też o rozstrzygnięciach miasta Poznań. Jesteśmy na ostatnim etapie przygotowania koncepcji funkcjonowania i specyfikacji, która mogłaby określić przyszłe parametry takiego systemu. Jesteśmy na ostatniej mili rozstrzygnięcia przetargu grupy zakupowej energii elektrycznej. Nie jest on zbyt pomyślny. Ostatnie 1,5 miesiąca to bardzo drastyczne wzrosty cen energii. Gminy, które przystąpiły do grupy zakupowej zabezpieczyły w swoich budżetach 336 mln zł. Okazuje się, że kwota potrzebna aby rozstrzygnąć przetarg jest wyższa o 65 mln zł. To bardzo dużo – 60% wzrost cen energii – z którym będziemy musieli się zmierzyć. Mamy duży dylemat. Ostatnim dla nas możliwym terminem na podjęcie decyzji jest 3 października. Jeśli grupa zakupowa nie zostanie rozstrzygnięta, 5 października będziemy musieli ogłosić nową. Będzie na pewno sporo mniejsza, bo wiele większych miast nie będzie chciało ryzykować uczestniczenia w grupie zakupowej, która może się nie udać ze względu na bardzo krótkie ramy czasowe. Uzyskane ceny z przetargu mogą być też wyższe niż zabezpieczone środki. Wtedy wymagana jest stuprocentowa zgoda wszystkich członków. Na 88 podmiotów takiej stuprocentowej zgody nie mamy. Na dzień dzisiejszy ta grupa nie byłaby w stanie rozstrzygnąć przetargu. Trwają jeszcze rozmowy. To na pewno bardzo trudny okres dla nas, jeśli chodzi o tę grupę zakupową. Dotychczasowe edycje –

bo to któraś z kolei grupa zakupowa – wykazywały znaczne oszczędności w stosunku do indywidualnych zakupów. To były dziesiątki milionów złotych. Teraz mamy pecha, bo ceny energii na rynku rosną.

Jeśli chodzi o rozwój społeczno-gospodarczy i współpracę, to jedno z zadań własnych. Staramy się oprzeć na pewnych filarach, jak gospodarce opartej na wiedzy. Współpracujemy z ośrodkami akademickimi, próbujemy budować metropolię opartą na wiedzy. Jeśli chodzi o inwestycje, przygotowujemy się w tym zakresie do powołania wspólnego centrum obsługi inwestorów, we współpracy z Katowicką Specjalną Strefą Ekonomiczną. W tym roku po raz pierwszy metropolia była reprezentowana na targach w Cannes. Szczególnie dotyczy to małych gmin, których do tej pory nie byłoby stać, aby wykupić stanowisko na targach w Cannes. Koszty są duże, a dzięki metropolii były w stanie pokazać swoje tereny inwestycyjne.

Jedną z technologicznych nowości, w ramach strategii odpowiedzialnego rozwoju premiera Morawieckiego, w ramach Programu Operacyjnego Żwirko i Wigura, jest technologia oparta na dronach. Nie chodzi tylko o drony, ale również usługi. We współpracy z Ministerstwem Infrastruktury na kongresie Impact podpisaliśmy porozumienie w celu utworzenia pierwszego centralnego demonstratora dronowego. Jest to trochę novum w Europie, gdyż Komisja Europejska rozpoczyna prace nad standaryzacją usług i rozwiązań dotyczących uregulowania przestrzeni powietrznej w obszarze miast, dla firm które chcą wykorzystywać drony w celach komercyjnych. Do tej pory nie było takich rozwiązań. Dronami mogą pilotować wyszkoleni operatorzy, którzy mają certyfikat, aby się tym zajmować. Taki dron musi być nadzorowany w zasięgu wzroku. W metropolii są już pierwsze przykłady wykorzystania dronów, choćby do sprawdzania jakości powietrza i wielu innych zastosowań, w których przodują nasze firmy. Jastrzębska Spółka Węglowa dzięki dronom w bardzo szybki sposób wykonuje pomiary, które wcześniej przeprowadzali geodeci, jeśli chodzi o wielkość składu węgla na hałdach. Można to robić geodezyjnie. Jako partner Ministerstwa Infrastruktury, Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej zdecydowaliśmy się na prace nad wypracowaniem pewnych standardów regulacyjnych, norm prawnych do tego by próbować te standardy przeforsować na poziomie Komisji Europejskiej i być liderem tego obszaru dla terenu Trójmorza. Widzimy w tym spory potencjał budowy nowego, prężnego sektora polskiej gospodarki.

Jeśli chodzi o strategię i analizy, ukończyliśmy ostatnie etap konsultacji społecznych programu działań strategicznych. Jest to wstęp do wypracowania strategii funkcjonowania obszaru metropolitalnego. Strategia z racji pewnych założeń wymaganych dla tego typu dokumentów będzie powstawała trochę dłużej, ale będziemy chcieli zbudować dokument, jaki pozwoli nam podejmować pierwsze działania w ramach rozwoju gospodarczego i zadań własnych. Wskazuje on kilka obszarów związanych bezpośrednio z zadaniami metropolii. Jednym z najważniejszych jest komunikacja publiczna oraz kolej aglomeracyjna. Dla niej osobno powstaje koncepcja kolei metropolitalnej, którą zamówiliśmy, bazując na wcześniej już zamówionym dokumencie – studium transportowym. Zostało ono zamówione przez Stowarzyszenie Subregionu Centralnego. Ten dokument niejako przejmujemy. Było to myślenie o tym, że metropolia lada dzień powstanie i warto mieć dokumenty strategiczne, aby w przyszłości móc zaplanować dobrą siatkę połączeń i dobre systemy transportowe, które wybiegają w przyszłość.

Współpracujemy z Uniwersytetem Śląskim w ramach utworzenia metropolitalnego obserwatorium społeczno-ekonomicznego. Chcemy mieć szansę i potencjał diagnozowania procesów społeczno-ekonomicznych w miastach i gminach metropolii, szczególnie związane z depopulacją, migracjami i rozwojem gospodarczym poszczególnych gmin. Rozwijamy współpracę z urzędem statystycznym. Mamy pewien problem, który sygnalizowałem na posiedzeniu Komisji w Warszawie, że urząd statystyczny sięga do poziomu powiatu. Z uwagi na to, że członkami metropolii nie są powiaty, ale gminy, mamy sytuację, że w dwóch powiatach część naszych gmin jest członkami, a część nie. Te gminy zgłosiły do nas akces. W powiacie mikołowskim to Ornontowice i Orzesze, w gliwickim Toszek, a reszta jest w powiacie tarnogórskim. Gdyby te gminy miały zgodę na przystąpienie do metropolii, problem rozwiązałby się nam samoczynnie i mielibyśmy zamkniętą metropolię na poziomie powiatów.

To wszystko w ramach krótkiej prezentacji. Pozwoliłem sobie rozdać państwu informację, którą przygotowaliśmy jakiś czas temu na posiedzenie Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, jaka opisuje zadania szczegółowe. Nie próżnowaliśmy przez ten rok, ale jestem zdania, że przed nami jeszcze wiele pracy. Ten rok w dużej mierze posłużył nam do wypracowania dokumentów strategicznych, które w tej chwili są na etapie konsultacji. To przede wszystkim program działań strategicznych, przygotowanie do strategii, studium uwarunkowań kierunków zagospodarowania przestrzennego, koncepcja kolei metropolitalnej. Nawiązaliśmy współpracę z urzędem marszałkowskim w tym kontekście z PKP PLK. Do tej pory nikt nie przeprowadził takich prac i trudno byłoby nam podejmować właściwe i dobre decyzje związane z wykorzystaniem budżetu, który został zapisany dla metropolii. Myślę, że docelowo ten budżet będzie głównie służył temu, aby zbudować jak najatrakcyjniejszą komunikację publiczną, przede wszystkim opartą na połączeniach szynowych – kolei aglomeracyjnej, tramwajach i nowoczesnych, ekologicznych autobusach.

Bardzo chwalimy sobie współpracę z Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, Ministerstwem Przedsiębiorczości i Technologii, z Ministerstwem Infrastruktury, za co chciałem podziękować. Pamiętam pytania pana przewodniczącego co do ewentualnych propozycji zmian w ustawie – to coś, z czym mamy problem. To były pierwsze miesiące, kiedy mieliśmy sporo wątpliwości. Myślę, że dzięki dobrej współpracy z wojewodą śląskim – panem Jarosławem Wieczorkiem oraz z nadzorem prawnym, sporo kwestii, których się obawialiśmy, zostało wyjaśnionych. Chciałem podziękować za to panu wojewodzie i pracownikom nadzoru. Na chwilę obecną, poza tą jedną kwestią związaną z granicami metropolii na poziomie powiatów chyba nie zgłaszamy żadnych innych uwag. Być może kwestia powiatów sama się rozwiąże, jeśli będzie zgoda na przystąpienie tych gmin, które mogłyby domknąć powiaty. Wtedy mielibyśmy rozwiązany problem współpracy z urzędem statystycznym i nie trzeba by tworzyć dodatkowego poziomu badawczego tylko dla miast metropolii. Mógłby się ograniczyć do tego, co jest wykonywane obecnie na poziomie powiatu.

Dziękuję za uwagę. Są z nami też samorządowcy. Nie wiem czy pan wiceprzewodniczący Szaleniec chciałby zabrać głos. Jeśli mogę, przekazałbym mu mikrofon.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę bardzo, pan Szaleniec.

Wiceprzewodniczący Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, burmistrz Czeladzi Zbigniew Szaleniec:

Oczywiście chętnie zabiorę głos w imieniu samorządowców. Tak jak powiedział pan przewodniczący, jestem wiceprzewodniczącym Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii. Powiem państwu, że przez dwie kadencje byłem senatorem Rzeczypospolitej Polskiej, wiceprezydentem Sosnowca, a teraz jestem burmistrzem najstarszego miasta zagłębia – Czeladzi.

Drodzy państwo, na wstępie pozwolę sobie podziękować serdecznie tej Komisji i wszystkim parlamentarzystom za podjęcie ważnej dla naszego regionu decyzji o utworzeniu metropolii. To organ czy instytucja, na którą czekaliśmy przez wiele lat. Uważaliśmy, że jest niezbędna do tego, aby nasz region jak najprężniej się rozwijał. W końcu to nastąpiło i mamy metropolię. Jest to organizm niezwykle skomplikowany, bo składający się z 41 podmiotów. Na pewno nie jest łatwo poukładać wszystkie sprawy błyskawicznie. Jak państwo mogli usłyszeć z krótkiej wypowiedzi pana przewodniczącego, mimo tego udało się wiele zrobić. Wiele przedsięwzięć rozpoczęto. Poukładano wszystko tak, jak powinno funkcjonować przez kolejne lata. Jestem pod wielkim wrażeniem funkcjonowania naszego zarządu, który w dość błyskawicznym tempie stworzył naszą metropolię i podstawy działania. Wszystkie najważniejsze działania, na które czekaliśmy, są rozpoczęte. Oczywiście jest jeszcze wiele do zrobienia. To są zupełne początki. Nie zdawaliśmy sobie wcześniej sprawy ile spraw do załatwienia nas czeka i o ile więcej możemy zdziałać wspólnie, niż zdziałaliśmy dotychczas. Te sprawy wychodzą nam podczas posiedzeń zgromadzenia. Powiem szczerze, że mimo iż działaliśmy blisko siebie, miasta prawie że na siebie zachodzą, poznajemy ciągle swoje własne problemy, wspólne

elementy łączące naszą metropolię i wypracowujemy materiał, który będzie podstawą do kolejnych działań.

Takim pięknym przykładem pierwszej współpracy, z pełnym zrozumieniem, jest fundusz solidarnościowy, z którego jesteśmy bardzo zadowoleni. Mniejsze gminy mają świadomość, że mają trochę do nadrobienia w stosunku do większych. Ten fundusz pokazał, że potrafimy się dzielić wspólnym dobrem, aby się rozwijać. Idea naszej metropolii jest taka, abyśmy mieli zrównoważony rozwój, niezależnie od wielkości miasta. Do tego dążymy. Wiele innych przedsięwzięć, zwłaszcza związanych z transportem, zaczynamy pomalutku układać. Od kilkudziesięciu lat mówimy o lepszych połączeniach z lotniskiem. Udało się przeprowadzić pierwsze działania jeśli chodzi o transport autobusowy, ale mamy nadzieję, że również kolejowy. Coraz więcej mówimy o transporcie kolejowym. W naszym regionie nie byłoby to do zrealizowania, gdybyśmy nie mieli metropolii. To zadania, których żadna gmina nie jest w stanie sama uciągnąć ani zrealizować. Wspólnie możemy doprowadzić do pewnych uzgodnień i ustaleń.

Myślę, że będę wyrazicielem zdecydowanej większości, jeśli nie wszystkich samorządowców wchodzących dziś w skład metropolii, jeśli powiem o zadowoleniu z dotychczasowych działań i z obranych kierunków. Mam nadzieję, że będą jak najszybciej realizowane. O tym, że metropolia dobrze funkcjonuje świadczy fakt, że liczba gmin, które wcześniej się wahały, a może nawet nie chciały do nas dołączyć, dziś się na to decyduje. Bardzo się z tego cieszymy, zwłaszcza jeśli jest to sytuacja taka, jak wspominał pan przewodniczący, że to powiaty podzielone na pół, co rodzi określone kłopoty. Fakt, że te gminy chcą do nas dołączyć świadczy o tym, że metropolia na dzień dzisiejszy jest postrzegana jako element prorozwojowy dla nas wszystkich. To wszystko ogólnie, bo myślę że pan przewodniczący dość dokładnie omówił wszystkie sprawy, którymi zajmujemy się na co dzień. Jeszcze raz państwu dziękuję i prosimy o dalsze wsparcie i trochę czasu. Możemy usłyszeć krytyczne oceny, że może za mało, może trzeba więcej, ale to tak skomplikowany organizm, że poskładać tego w całość w okresie kilkunastu czy kilku miesięcy nie byliśmy i nie jesteśmy w stanie. Potrzeba trochę więcej czasu i efekty na pewno będą. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:
Panie przewodniczący, przepraszam, jeszcze jedno zdanie – może o tym zapomniałem, ale w skali tego co się dzieje to jest może bardzo ważne, choć budzi emocje. Na pierwszym spotkaniu w Sejmie w Warszawie padło pytanie o koszty administracyjne. Mówiono, że tworzymy jakąś nową dużą strukturę administracyjną, która może być mało efektywna. Szczególne uwagi budziły kwestie wydatków na promocję. Budżet był przygotowany w rekordowym czasie. Zarząd został wybrany w dniu 12 września, a z harmonogramu przygotowania budżetu wiemy, że mieliśmy na to zaledwie miesiąc, aby móc przedstawić go izbie obrachunkowej. W tej chwili już wiemy, że spora część wydatków była mocno przeszacowana. Nie mogły być dokładne. Następny budżet będzie dużo bardziej precyzyjny. Jeśli chodzi o wydatki na promocję, mieliśmy wpisaną kwotę 10 mln zł. Wskazywałem, że było to trochę pokłosiem patrzenia na budżety innych miast – Warszawy, Gdańska, Wrocławia i innych dużych metropolii. One miały budżety na poziomie 20–30 mln zł. My wpisaliśmy 10, z uwagi na to, że musieliśmy rozpocząć prace. Zapomniałem o dokumencie, który przygotowujemy – strategii promocji, który pokazuje pewne kierunki działań. Do dziś z tego budżetu wydaliśmy kwotę 4200 tys. zł i myślę, że do końca roku nie będzie to więcej niż 5,5 mln zł. Byliśmy partnerami Lubuskiego Kongresu Gospodarczego. Byliśmy partnerami Europejskiego Kongresu Małych i Średnich Przedsiębiorstw Impact. Targi w Cannes – to były największe wydatki. Patrząc na badania Instytutu Monitorowania Mediów, każda zainwestowana przez nas złotówka zwróciła się pięcioipółkrotnie. Z 4200 tys. zł, które zostały wydane, ekwiwalent medialny, czyli to, co musielibyśmy zapłacić bezpośrednio, to kwota 27 888 tys. zł. To rekordowy zwrot z tej inwestycji. Pewnie posłużyło nam zainteresowanie mediów funkcjonowaniem pierwszej polskiej metropolii. Nie mogę przypisać tej kwoty tylko naszym działaniom. Jest to największy wzrost ekwiwalentu medialnego w historii samorządów w Polsce.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Na wstępie chciałem podziękować za tę informację. Nie ukrywam, że jest imponująca. Jednocześnie pamiętajmy, że tak jak powiedziałem w Sejmie, metropolia jest swoistym eksperymentem i państwo dziś tę ustawę wypełniają treścią. Wiele regionów Polski ma już apetyt na metropolię i patrzą na państwa. Przecierają państwo szlak i budują dobre praktyki. Pokazują państwo, że pod hasłem „metropolia" można zrealizować wiele interesujących działań. Nie ukrywam, że mam kilka pytań.

Otwieram dyskusję, ale pozwolą państwo, że najpierw je zadam. Po pytaniach zrobimy turę odpowiedzi. To będą konkretne pytania. Czy mają państwo analizę punktu wyjściowego co do nasycenia transportowego? Czy po utworzeniu metropolii, po tym jednym bilecie, jest różnica nasycenia, z rozbiciem na autobusy, tramwaje i kolej? Czy widać, że to miało sens, czy skok jest zauważalny, jeśli chodzi o przejście z komunikacji samochodowej na zbiorową, jako efekt działań metropolitalnych? Druga sprawa. Mają państwo ciekawy pomysł bezpłatnej komunikacji dla dzieci do 16 roku życia. Jaki to będzie dla państwa koszt? Wiele się o tym mówi w skali kraju, to ciekawe. Pan przewodniczący wspominał w raporcie o dniach smogowych, gdy istnieje możliwość bezpłatnej komunikacji. Czy orientują się państwo, jaki to był koszt? Czy nie jest najlepszym pomysłem bezpłatna komunikacja dla wszystkich, aby dać ten czynnik motywujący? Finanse są najlepszym czynnikiem motywującym do tego, aby przesiąść się do komunikacji zbiorowej, zostawić samochód i zniwelować smog. Moje ostatnie pytanie – to specjalistyczny problem, który dotyczy mocy biernej. Wprowadzają państwo nowe technologie. Moc bierna – z jednej strony mówi się o modernizacji – jest kosztem ukrytym, coś miało być tanie, a staje się drogie. Czy ten argument biorą państwo pod uwagę w dyskusji z firmami w zakresie oświetlenia itd.? Tam ta moc bierna występuje. To koszt, którego często samorządowcy nie są świadomi, a później się dziwią, że przeprowadzono modernizację, a koszty eksploatacji wzrosły. To wszystko z mojej strony. Czy są inne pytania ze strony państwa posłów? Zapraszam. Proszę bardzo, pan Czesław Sobierajski.

Poseł Czesław Sobierajski (PiS):

Są obszary i tematy, który powielają się z zadaniami sejmiku. Mam ogólne pytanie: Jak wygląda współpraca na tym polu? Kilka zadań wydaje się tożsamych i nie jestem pewien jak wygląda to w praktyce. To ogólne pytanie.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Pan poseł, proszę się przedstawić.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Mam pytanie do pana przewodniczącego metropolii. Bardzo krótko omówił pan zagospodarowanie przestrzenne. Podane tu zostało, że planowane zakończenie realizacji to 2022 rok. Jak wyglądają obecnie rozmowy z gminami na ten temat? Czy w ogóle metropolia przejmuje planowanie przestrzenne na jej terenie, odbierając to gminom?

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Pan poseł Sowa.

Poseł Marek Sowa (N):

Panie przewodniczący, dołączę się do pana głosu. To prawda, że metropolia jest bardzo mocno obserwowana, z racji tego, iż jest szereg potencjalnych związków metropolitalnych, które są zainteresowane podobnymi rozwiązaniami. Górnośląsko-Zagłębiowską Metropolię traktujemy jak swojego rodzaju pilotaż. Jesteśmy bardzo zainteresowani tym, aby efekty państwa działalności były jak najlepsze. W sposób oczywisty doda nam to argumentów, aby na innych obszarach podjąć takie działania. Myślę, że w Polsce można zlokalizować 7 takich ośrodków. Poza Śląskiem i Warszawą przynajmniej 5 regionów ma potencjał metropolitalny rzędu 1 mln mieszkańców. Specyfika i skala problemów jest zupełnie inna, bo w większości jest to jedno dominujące miasto, coraz szerzej oddziałujące na swoje otoczenie, co trzeba brać pod uwagę.

Mam kilka pytań związanych z wypowiedzią pana przewodniczącego. Nie do końca usłyszałem odpowiedź – czy to będzie przesądzone, czy nie. Pierwsza kwestia – wiem, że zacieśniacie współpracę z Kolejami Śląskimi. Czy planujecie, jako związek metropoli-

talny zamawiać konkretne przewozy na danych liniach? Co tu dużo mówić, tramwaj jest zdecydowanie wolniejszy od kolei. Zintegrowanie przewozów kolejowych służy celowi, który stoi przed związkiem metropolitalnym. Bez wątpienia pod względem atrakcyjności oferty czas dojazdu jest jednym z kluczowych elementów. Bardzo ważna jest cena, ale również to, jak będziemy się mogli poruszać z jednego miejsca do drugiego i jak przedstawi się integracja różnych rodzajów przewozów. Chodzi o transport zbiorowy – autobusy, kolej, tramwaje, które muszą być wzajemnie ze sobą zintegrowane.

Czy w gronie siedmiu miast znajduje się Jaworzno? Chciałbym usłyszeć to od pana przewodniczącego, bo to miasto z dużym potencjałem i jego brak jest dziwny. Mówiąc delikatnie, nie chcąc się znęcać niemal nad swoim sąsiadem, bo jestem z gminy Chełmek. To ponad stutysięczne miasto, więc z takiego punktu widzenia jest to niezwykle istotne.

Kolejna kwestia – jest kilka zadań, które realizowane są na bazie porozumień z samorządami gminnymi. Jaka jest perspektywa przekazywania zadań własnych, aby były obsługiwane czy realizowane przez związek metropolitalny? Tych elementów może być dużo. Ustawa w tym aspekcie jest otwarta. To jest kwestia wzajemnych porozumień, które są możliwe do zrealizowania. Czy takie rozmowy w tym aspekcie są prowadzone? Bardzo ciekawa jest kwestia, jeśli chodzi o wkomponowanie do transportu miejskiego tras rowerowych. To jest jeszcze przed opracowaniami, ale czy są już jakieś wnioski? Jaki jest udział osób dojeżdżających do pracy? Wydaje mi się, że przejazdy turystyczne nie mogą w to wchodzić, chodź często się nakładają. Jeśli mówimy o transporcie zbiorowym, to musimy na niego patrzeć przez pryzmat dojazdu do szkół, pracy, traktować trasy rowerowe jako element transportu miejskiego. Jaki odsetek osób chcielibyście, aby korzystało z tego rodzaju transportu?

Mam jeszcze jedno pytanie, które dla Śląska jest dość istotne. Wiem, że sejmik województwa podjął uchwały antysmogowe. Miasta mają niewykrystalizowane granice. W całej Polsce każdy wie, gdzie zaczyna się jedno miejsce, a gdzie zaczyna drugie, a tu często to się miesza. Jedną ulicą można przejechać przez trzy miejscowości i się nie zorientować, że się przekracza te granice. Z punktu widzenia działań antysmogowych oczywiście nie ma żadnych granic. Czy rozważają państwo scedowanie tego? Wiem, że nie jest to wpisane w ustawie, jako zadanie, którym miałby zajmować się związek. Z punktu widzenia porozumień indywidualnych to rozwiązanie mogłoby być obsługiwane zbiorczo. Czy myślicie o tym? Dziękuję bardzo. Chciałbym też usłyszeć coś na temat budżetu.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Czy są inni chętni? Bardzo proszę, poseł Gawron, a następnie przekażemy głos panu przewodniczącemu.

Poseł Andrzej Gawron (PiS):

Panie przewodniczący metropolii, panie i panowie posłowie, szanowni goście, chciałem zadać pytanie. Jednym z zadań metropolii jest jej rozwój i jego planowanie. Pan przewodniczący wspomniał o centrum obsługi inwestorów. Na jakim etapie jest ten projekt i czy nie ma obawy, że będzie dublował inne instytucje, które w tym segmencie działają? Moje kolejne pytanie dotyczy konsultacji społecznych. Planując te wszystkie działania pan przewodniczący powiedział, że konsultacje miały miejsce. Jak to wyglądało od strony technicznej? Czy to były spotkania, czy w internecie? Czy były ankiety? Jaki był wymiar uczestników konsultacji i czy był ważący? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Jeśli nie ma więcej pytań, proszę pana przewodniczącego lub osoby przez niego wskazane o odpowiedź.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo dziękuję za te pytania. Zapisałem wszystkie. Będę odpowiadał w kolejności zadawania. Jeśli chodzi o nasycenie transportowe, liczbę podróżnych, wprowadzenie wspólnego biletu, to nie mamy punktu odniesienia. Wspomniałem o tym, że na zlecenie subregionu centralnego jest wykonywane tzw. studium transportowe. Obejmujemy swoistą diagnozą obecny stan komunikacji publicznej oraz oczekiwań mieszkańców co do kierunków wykonywanych podróży –

do pracy, do szkoły i w innych celach. Pierwsze dane są już pokazane. Na terenie metropolii z komunikacji publicznej korzysta zaledwie około 15% mieszkańców. To bardzo mało. Jeśli te dane potwierdzą te liczby, gdy zostaną zebrane w całość, bo był jeszcze etap ankietowania i sprawdzania na tzw. kordonach przemieszczania się samochodów, to oznacza, że jest przed nami jeszcze bardzo wiele pracy. Na chwilę obecną ten dokument będziemy odbierali do końca roku. Niestety jeszcze kilka miesięcy, ale przygotowania do tego dokumentu trwają już ponad rok. Został zamówiony półtora roku przed powstaniem metropolii. O tym, jaki jest stan i co będziemy chcieli osiągnąć będziemy mogli przedstawić dopiero po przyjęciu tego dokumentu.

Jeśli chodzi o bezpłatną komunikację dla dzieci do lat 16, to założyliśmy, że będzie to kosztowało budżet 9 mln zł. Prawdopodobnie będzie to kwota niższa. Spora część dzieci, które mogą korzystać z tej komunikacji wedle naszych szacunków, nie odebrało kart uprawniających do tego. Mieli na to czas do końca września. Ostatnie dni nie spowodują wielkiego wzrostu. Połowa potencjalnie uprawnionych odebrała karty i koszty pewnie będą niższe.

Jeśli chodzi o koszty dni smogowych, tego typu akcje były już prowadzone w ramach KZK GOP. Założyliśmy kwotę 1,5 mln zł. Do tej pory koszty ponosił KZK GOP. Jeśli chodzi o dni smogowe, w zeszłym roku było ich o ile dobrze pamiętam 6. W tym roku czeka nas jeszcze połowa sezonu, ale mieliśmy 4 takie dni, gdzie uruchomiliśmy bezpłatne przejazdy dla osób, które mają dowód rejestracyjny i dla współpasażera. Czy darmowa komunikacja ma sens? Pewnie tak, gdyby miasta miały na to środki i takie możliwości finansowe. Jeśli podsumujemy koszty całej komunikacji publicznej na terenie miast metropolii to kwota ponad 700 mln zł. Z tego blisko 500 mln zł pokrywają składki gmin, a niecałe 300 mln zł bilety. W sytuacji, w której oferta w opinii mieszkańców jest niezadowalająca, uczynienie jej bezpłatną spowodowałoby konieczność uzupełnienia budżetu o około 300 mln zł. Cały budżet metropolii to 336 mln zł. Musielibyśmy przeznaczyć praktycznie wszystkie fundusze na to, aby uczynić komunikację bezpłatną, a pozostała ona by w takiej jakości, w jakiej jest obecnie, czyli na poziomie niezadowalającym. Nie jesteśmy w stanie finansowo uruchomić takiej komunikacji.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

A w rozbiciu na tramwaje i autobusy jakie to są koszty?

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Tramwaje to 35–36% całości budżetu. To duża kwota. Realizowane są programy modernizacyjne, inwestycyjne, zwiększy się amortyzacja i koszty docelowo będą rosły. Jako metropolia jesteśmy zainteresowani partycypowaniem w kosztach rozwoju transportu szynowego – czyli kolei i tramwajów. To mogłoby być realne odciążenie gmin od komunikacji autobusowej, jeśli uda się zbudować dobry kręgosłup komunikacyjny oparty na kolei i tramwajach. Autobusy będziemy starali się dostosować do obecnie budowanych – przez Katowice, Gliwice i Tychy – centrów przesiadkowych. Obecnie siatka połączeń komunalnego związku komunikacyjnego to z grubsza kręgosłup wymyślony ponad 20 lat temu. Gdy otrzymamy studium transportowe, przyszły rok chcemy przeznaczyć na to, aby dopasować linie autobusowe do potrzeb mieszkańców, wykorzystać centra przesiadkowe i budować ofertę kolei i tramwajów. Odpowiadając na jedno z pytań – mamy chęć do tego, aby poszerzyć obecną ofertę Kolei Śląskich. Oczywiście jest ustawa o zamówieniach publicznych, więc zależnie od tego, czy Koleje Śląskie czy Przewozy Regionalne wygrają takie zamówienie, nie ma to znaczenia. Chcemy, aby wykorzystać obecną infrastrukturę tam, gdzie się da. Na części szlaków kolejowych są wąskie gardła i zwiększenie przejazdów jest niespecjalnie możliwe. Poza tym ta infrastruktura jest wspólna dla wszystkich przewozów, również towarowych, które w dużej mierze korzystają z głównych szlaków, jak przejazd przez dworzec w Katowicach. Są plany, aby zbudować północną obwodnicę towarową – m.in. linię 182, gdzie ostatnio zostało podpisane porozumienie. Znaczna część przewozów towarowych mogłaby wtedy główną arterię kolejową opuścić. Wtedy byłaby szansa na zwiększenie przewozów pasażerskich. To są kwestie najbliższych lat, a nie miesięcy.

Na pewno jesteśmy zainteresowani budowaniem oferty kolei. Docelowo mam nadzieję, że zamówiona koncepcja kolei metropolitalnej czy komunikacji szynowej metropolii zrealizowana przez Politechnikę Śląską odpowie nam na pytanie, w jaki sposób powinniśmy budować tę ofertę: czy to powinna być osobna infrastruktura, ciężka tradycyjna kolej, monorail, premetro. Wiemy, że takie dyskusje trwały latami w Krakowie i w koncepcji zdecydowano się na metro. Powstaje teraz studium, a u nas dopiero będzie koncepcja. Wszystko jest na etapie prognozowania i przygotowania dokumentów strategicznych.

Jeśli chodzi o modernizację oświetlenia i branie pod uwagę czynników związanych z mocą bierną, do tej pory metropolia nie realizowała jeszcze takiego zadania. Patrząc na to, w jaki sposób gminy podchodzą do modernizacji oświetlenia i optymalizacji kosztów energii, praktycznie każde miasto korzysta z firm doradczych, które biorą to pod uwagę. Efekty tych prac widoczne są w budżetach – to milionowe oszczędności. Miasto Tychy bardzo dużo zrobiło w tym zakresie, podobnie Katowice i Sosnowiec. Tam, gdzie samorządy widzą możliwość oszczędności, nie zasypiają gruszek w popiele.

Jeśli chodzi o zadania tożsame z sejmikiem, to de facto trwa dyskusja o przewozach metropolitalnych. Dostaliśmy pismo od marszałka Dąbrowy. To marszałek, w którego kompetencjach jest nadzór nad transportem kolejowym. Czytając wprost ustawę uważa on, że część przewozów kolejowych, która jest dokonywana w granicach metropolii, gdzie stacja początkowa i końcowa znajdują się na jej terenie, powinno być opłacanych przez nas. W tym zakresie trwa dyskusja. Bylibyśmy zainteresowani finansowaniem dodatkowych połączeń, a nie przejmować obecnie funkcjonujących. Dyskusja trwa już kilka miesięcy, podobnie ta o wspólnym bilecie kolejowym. Głównym problemem nie jest brak dobrej woli, ale kwestia uzgodnienia tzw. ulg ustawowych, z których korzystają koleje i ulg handlowych, które wprowadzili w swojej ofercie organizatorzy transportu autobusowego. Próbujemy dojść do jakiegoś wspólnego mianownika. Prawdopodobnie będzie tak, że to będzie jeden bilet na karcie elektronicznej. Jego część będzie odpowiadała przewozowi kolejowemu, wraz z ulgami, a część będzie nasza. Dyktuje to konieczność zmiany systemu informatycznego Śląskiej Karty Usług Publicznych. To poważny temat, więc sprawa trwa miesiącami – dyskutujemy o tym praktycznie od roku. Jest szansa, że w tym roku to zamkniemy i w przyszłym kwartale taki bilet mógłby zostać uruchomiony. Mam nadzieję, że docelowo również zwiększona zostanie liczba połączeń kolejowych – dodatkowych – aby poszerzyć ofertę dla mieszkańców. Metropolia w tym chce uczestniczyć. Jeśli chodzi o przejęcie opłacanych przez marszałka przewozów, jestem trochę sceptyczny, ale będziemy dyskutowali. Mamy obecnie okres, który nie sprzyja dyskusjom merytorycznym – zaczęła się kampania wyborcza i obawiam się, że można nam to przeszkodzić w rozmowach na ostatniej mili. Pokładam nadzieje, że w nowej kadencji współpraca z nowym marszałkiem również się dobrze ułoży.

Jeśli chodzi o planowanie przestrzenne i czy przejmowane są zadania gmin – ustawa metropolitalna zakładała przejęcie części kompetencji bezpośrednio z miast, szczególnie jeśli chodzi o transport. Kompetencje, schodząc w dół, obejmowały ramowe kierunki zagospodarowania przestrzennego. Jesteśmy odpowiedzialni za przygotowanie dokumentu, który nazywamy ramowym studium, który narzuca pewne ramy dla projektów gminnych. Gminy w dalszym ciągu mają za zadanie – tego nie będą nam przekazywać – opracowanie swojego własnego studium zagospodarowania przestrzennego. Będą musiały to jednak robić w narzuconych przez metropolię ramach. Takie studium zamówiliśmy. O ile dobrze wiem, wybrany jest już podmiot, który zdążył zrobić inwentaryzację wszystkich studiów i ma bazę do tego, aby spróbować znaleźć punkty styczne. To dokument, którego powstanie jest bardzo pracochłonne, dlatego data jest tak późna.

Czy jest Jaworzno? Mamy z nim dobre relacje. Nie chcemy wyłączać możliwości współpracy z tym miastem. Na chwilę obecną nie ma żadnej deklaracji, aby chciało ono wstąpić do metropolii. Zainteresowane jest współpracą w celu stworzenia dobrej oferty przewozów dla mieszkańców Jaworzna i metropolii w obu kierunkach. W tym zakresie myślę, że jesteśmy w stanie ułożyć sobie współpracę. Być może w przyszłości Jaworzno do nas dołączy. Nie ma kategorycznego „nie".

Jeśli chodzi o porozumienie w zakresie przekazywania innych dodatkowych zadań od gmin, przed powstaniem metropolii pojawiła się propozycja, aby zastanowić się nad

przejęciem opieki szpitalnej. Prosiliśmy o to, aby tę dyskusję wstrzymać, aby metropolia zbudowała swoje kompetencje i potencjał do tego, aby takimi rzeczami się zajmować i przeprowadzić analizę sensowności i tego, w jaki sposób mogłoby się to odbyć. Na chwilę obecną takiej dyskusji nie ma. Musimy odrobić pracę domową i przygotować się do realizowania zadań własnych. Jeśli udowodnimy, że jesteśmy w stanie realizować z dobrym skutkiem podjęte już przez nas działania, wrócimy wtedy do dyskusji o następnych, dodatkowych zadaniach, tam gdzie to będzie uzasadnione.

Jeśli chodzi o odsetek rowerzystów, obecnie nie mamy praktycznie żadnych międzygminnych dróg rowerowych. Często udawało się tak, że gminy po obu stronach budowały infrastrukturę, ale nie ma jeszcze spójnego kręgosłupa, który można by wykorzystać typowo komunikacyjnie, a nie turystycznie. To jest głównym zadaniem dokumentu, który kończymy przygotowywać oraz koncepcji roweru metropolitalnego. Nie jestem w stanie powiedzieć dziś o odsetkach rowerzystów, bo nie ma na razie takich badań. Przygotowując dokument, będziemy w stanie określić, jakie efekty chcemy osiągnąć. To będzie benchmark tego, czy osiągniemy sukces, czy nie.

Jeśli chodzi o zadania smogowe i ich przekazywane, odpowiedziałem w ramach poprzedniego pytania – na razie takich działań nie planujemy brać od gmin. W tym przypadku jest to zadanie o tyle trudne, że nie jest ono wpisane w zadania własne. Można by je przejąć, ale każda gmina do tej pory miała własny pomysł i strategię na walkę z tym problemem. Nakłady na te zadania w stosunku do budżetu są też różne. Katowice są absolutnym liderem, Tychy również sobie dobrze radzą. W innych miastach podyktowane jest to sytuacją budżetową, że nakłady są mniejsze. Z drugiej strony też czekamy, bo tempa nabiera dyskusja o walce ze smogiem na poziomie rządowym. Minister Woźny również zakłada pewne ramy do współpracy. Być może z całej tej dyskusji i współpracy rządu z samorządem wyłonią się pewne założenia, dzięki którym będzie łatwiej metropolii podjąć wspólną walkę. Tak zakładamy. Obecnie w ramach kompetencji wiceprzewodniczącej Karoliny Wadowskiej przygotowujemy się do tego, aby móc brać udział w dyskusjach o ochronie środowiska, w walce z programami ograniczania niskiej emisji, aby w razie czego być partnerem do dyskusji zarówno z rządem, jak i gminami. Nie czekamy na dzień przekazania nam zadań.

Jeśli chodzi o Centrum Obsługi Inwestorów, to zadania trochę by się powielały, ale do tej pory było tak, że każde miasto poszukiwało inwestorów na własną rękę. Marszałek województwa ma również centrum obsługi inwestora. Niejako chcielibyśmy powołać tę jednostkę, aby spróbować na poziomie metropolitalnym dla tych 41 miast i gmin zbudować wspólną ofertę inwestycyjną i brać udział w różnego rodzaju targach. Dobrym przykładem było wspomniane przez nas Cannes. To nie będzie powielanie, ale uzupełnianie. Będziemy miejscem, które nie robi tego na poziomie całego województwa, ale dba o interesy naszych członków, a z drugiej strony możliwości gmin szukających inwestorów na własną rękę na pewno będą mniejsze niż taka wspólna oferta. Szczególnie z takiego rozwiązania skorzystają mniejsze i słabsze gminy, bo te duże jak wiemy doskonale sobie radzą. Jak widzimy, jest wola współpracy z Katowicami, Gliwicami, Sosnowcem, Tychami.

Ostatnie pytanie dotyczyło tego, jak wyglądały konsultacje społeczne. To, jak mają wyglądać jest zapisane w ustawie i wypełniliśmy te wymagania. Program działań strategicznych zaczęliśmy budować począwszy od konsultacji. Zaprosiliśmy do dyskusji wszystkie środowiska, które uznaliśmy, że mogą mieć wkład w budowę tego dokumentu. To nie była konsultacja w ramach danego dokumentu, ale burza mózgów. Zaprosiliśmy do dyskusji wszystkie uczelnie, które są na terenie metropolii, w jaki sposób wspierać uczenie i zahamować odpływ młodych ludzi czy wybieranie uczelni spoza regionu. Spotkaliśmy się ze wszystkimi izbami gospodarczymi, z seniorami, uniwersytetami trzeciego wieku. Spotkaliśmy się z przedstawicielami młodzieżowych rad miast i gmin, tam gdzie funkcjonują. Oczywiście rozmawialiśmy z gminami na temat ich propozycji co do takiego programu tam, gdzie powinniśmy współpracować. Zostało zgłoszonych sporo propozycji. Między innymi na ich podstawie przygotowana została koncepcja kolei metropolitalnej. Drugim takim dokumentem jest koncepcja rozwoju połączeń drogowych. Widzimy na terenie miast i gmin metropolii wiele pomysłów budowy nowych połączeń drogowych.

Szczególnie znanym pomysłem jest budowa drogowej trasy średnicowej wschód, która jest już po uzgodnieniach środowiskowych. W tym zakresie chcielibyśmy się włączyć do tego, aby taka trasa mogła powstać. Mamy informacje z szeregu gmin o budowie trasy drogowej średnicowej na północ, obejmującej gminy z problemami komunikacyjnymi. Dzięki temu mają być utworzone nowe tereny inwestycyjne. Wiemy, że gminy mają też szereg innych projektów, jak trasa NS Ruda Śląska – połączenie z A4. Jest też „BeCeTka" Bytom. Chcielibyśmy spróbować zebrać te wszystkie pomysły gmin w ramach jednego dokumentu i spróbować oszacować dla nich priorytety, sensowność i zastanowić się, jak te wszystkie pomysły będą tworzyły spójną całość. Do tej pory te projekty były tworzone w ramach pewnych zainteresowanych gmin. Chcemy poddać je ocenie na poziomie metropolii, aby uniknąć zbędnych wydatków, gdzie wystarczą innego rodzaju inwestycje. Jeśli wykażemy, że są niezbędne, będziemy starali się wspomagać opracowanie studium wykonalności czy gotowych projektów wykonawczych. W tym zakresie podejmowane są działania. Ten rok posłuży w dużej mierze na wypracowanie dokumentów strategicznych i pod jego koniec szereg tego typu dokumentów zostanie przyjętych. W kolejnym roku będziemy mogli skupić się na realizacji konkretnych zadań, które wynikają z dokumentów strategicznych, bo taka jest prawidłowa kolej rzeczy.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Chciałem się upewnić. Rozumiem, że cały roczny koszt utrzymania metropolii to 700 mln zł.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

To oczywiście liczby zgrubne – to niecałe 700 mln zł na terenie KZK GOP, MZK Tychy i MZKP Tarnowskie Góry.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

W tym jest uwzględniona kolej, tramwaje i autobusy?

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Za kolej płaci marszałek – to jest 180 mln zł.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Rozumiem. Głos ma pani poseł Rozpondek.

Poseł Halina Rozpondek (PO):

Panie przewodniczący, bardzo dokładnie pamiętam historię powstawania metropolii górnośląskiej. Toczyły się dyskusje od 2008 roku. Wiele było różnych projektów, zarówno przekazywanych przez Sejm, jak i dyskutowanych na Śląsku. Jeden z nich przewidywał powstanie 7 metropolii, o czym wspominał poseł Sowa i kilkudziesięciu aglomeracji. Historia powstania tej ustawy jest bardzo długa. Przez to, że w pośpiechu staraliśmy się uchwalić tę ustawę pilotażową o powstaniu aglomeracji śląsko-zagłębiowskiej nie w pełni zawarte zostały w niej wszystkie najważniejsze przepisy, które można byłoby dziś wykorzystać. Stąd moje pytanie i posiedzenie naszej Komisji: Czy po roku funkcjonowania widzą państwo konieczne zmiany w ustawie, które ułatwiłyby wam funkcjonowanie? Ustawa była przygotowywana dość szybko i mimo iż staraliśmy się zawrzeć wszystkie możliwe pomysły, możemy wyciągnąć wnioski z państwa działań. Jeśli mają państwo jakieś refleksje na ten temat, to nasza Komisja jest tym zainteresowana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Czy są inne zgłoszenia? Proszę bardzo, pan Wojciechowski.

Poseł Grzegorz Wojciechowski (PiS):

Dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, są gminy, które są jednocześnie powiatami i takie, które nimi nie są. Zadania powiatowe są poza sferą zadań niektórych członków metropolii. Zawsze emocje, zwłaszcza wśród dużych miast, które nie mają praw powiatu, budzi współpraca. Rodzą się napięcia między miastem, powiatem, gminą. Jak to wygląda w przypadku metropolii? Czy te napięcia się niwelują, czy też powstają nowe? Są kwestie transportu, dróg – jedne są gminne, inne powiatowe, trzecie wojewódzkie, a czwarte krajowe. Jak wygląda sytuacja między tymi

samorządami, które są na terenie metropolii, a nie są jej członkami? Chodzi o powiaty ziemskie.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę bardzo, pan przewodniczący.

Wiceprzewodniczący Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, burmistrz Czeladzi Zbigniew Szaleniec:

Wywodzę się z powiatu ziemskiego, gdzie te napięcia występują, ale na szczęście nie z powodu metropolii. W przypadku mojego powiatu wszystkie gminy są członkami metropolii i problemów nie ma. Początkowa wersja była taka, że połowa gmin miała wejść – pierwsze przymiarki przewidywały nieco ponad 20. Wtedy zastanawialiśmy się, czy nie będzie to rodziło problemów. Fakt, iż są inne gminy, które chcą przystąpić, w ramach powiatów ziemskich – zdaje się, że nie ma na sali przedstawiciela takiego typu powiatu – oparty jest na tym, że widzą one pewne problemy. Stąd bierze się chęć przystąpienia do metropolii, aby tych problemów uniknąć. Rzeczywiście, jeśli chodzi o połączenia autobusowe i drogowe, trudno ustalić priorytety, jeśli się jest po dwóch stronach barykady. Myślę, że to jest problem. Generalnie pozwolę sobie wyrazić swoje zdanie, że jeśli chodzi o powiaty w województwie śląskim, to one nam raczej nie pomagają. Będę mówił na podstawie sytuacji w moim powiecie: wolałbym być członkiem metropolii – aby załatwiała wszystkie nasze wspólne sprawy – niż powiatu. To teraz takie ciało, które raczej komplikuje nam życie, a nie pomaga. Wyrażę chyba tym opinię wszystkich kolegów powiatowych. Jest jak jest. Z faktami się nie dyskutuje. Na razie nie ma mowy o tym, aby miasta, które są w ramach metropolii nie były miastami w powiatach. Gdyby taka myśl zaświtała, byłbym obiema rękami za.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Pan przewodniczący prosił o głos.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Panie przewodniczący, odpowiadając na pytanie pani poseł, czy są potrzebne zmiany w ustawie, tak jak wspominałem, pierwsze miesiące były czasem wątpliwości, jak rozumieć przepisy ustawy. Na poziomie nadzoru prawnego wojewody udało się nam szczęśliwie wyjaśnić wszystkie te kwestie. Nie mamy w tym zakresie problemów i dziękuję za tę współpracę. Jest jedna wątpliwość, która pojawiała się w wypowiedzi pana posła i odpowiedzi pana burmistrza Czeladzi. Mamy kontakt z innymi obszarami metropolitalnymi. Ostatnio była dyskusja z Gdańskiem-Gdynią-Sopotem – czy jeśli będą następne tworzone metropolie, nie powinny być organizowane całymi powiatami, albo czy metropolia nie powinna być powiatem metropolitalnym. Struktury powiatowe często nie mają rozbudowanej administracji. Być może mogłaby zniknąć i zostać przejęta na poziomie metropolii. Nie mam zdania w tym zakresie. To może być efekt państwa kolejnych prac lub zastanawiania się ekspertów na bazie naszych doświadczeń. Na pewno warto się nad tym zastanowić, w przypadku gdyby nowe metropolie powstawały, czy członkowie nie powinni być przyjmowani całymi powiatami. Wtedy nic nie musiałoby się zmienić. Wtedy warto zlikwidować administrację powiatową i stworzyć jedną – metropolitalną – która realizowałaby zadania powiatowe. Mogłoby to przynieść spore oszczędności administracyjne.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący Zgromadzenia Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, burmistrz Czeladzi Zbigniew Szaleniec:

Powiedziałem, że póki co problemów nie ma, ale przy funduszu metropolitalnym – solidarnościowym, gdy rozważaliśmy wspólne przedsięwzięcia o charakterze metropolitalnym, wielu z nas uważało, że niektóre drogi łączące miasta, międzypowiatowe, powinny być wzięte pod uwagę, bo są w najgorszym stanie. Nie robiliśmy tego, bo to drogi powiatowe i odpowiada za nie starosta. Wychodzilibyśmy poza swoje kompetencje, wskazując te drogi. To pewien problem. Obecnie innych zadań było wystarczająco wiele i nie było

problemu, aby znaleźć wymagających realizacji. Problem dróg powiatowych z punktu widzenia metropolii jest trudny do rozwiązania, bo ten podmiot nie jest brany pod uwagę w naszych działaniach, póki co. Ta współpraca będzie musiała być nawiązana, albo system musi być zmieniony – to dwa wyjścia. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):
Dziękuję. Proszę bardzo, pan poseł ma głos.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):
Panie przewodniczący, szanowni państwo, nawiążę do wypowiedzi przewodniczącego metropolii odnośnie do zagospodarowania przestrzennego, że to nie będzie odbierane. Uważam, że metropolia była tworzona z takim zamysłem, aby to się nie powielało. Obecnie mamy plan zagospodarowania województwa śląskiego, które na swoim obszarze ma teraz metropolię. Panie przewodniczący, czy sprawdzaliście jak wasza koncepcja zagospodarowania przestrzennego metropolii będzie się miała do tego, co dwa lata temu przyjął sejmik województwa śląskiego?

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:
Tym zakresem zadań zajmuje się pani przewodnicząca Kamińska. O ile dobrze wiem, konsultowała to z Urzędem Marszałkowskim Województwa Śląskiego oraz z nadzorem prawnym wojewody. Przygotowujemy w związku z tym ramowe studia. Być może docelowo zadanie kształtowania ładu przestrzennego zostanie przejęte. Gminy nie są pozbawione obecnie tego zadania na swym terenie, co powoduje pewną niespójność. Czytając ustawę wprost, my odpowiadamy za kształtowanie ładu przestrzennego, jeśli odnosimy się do obszaru metropolitalnego. Wskazuje się nam, że powinniśmy to robić na podstawie dokumentu, jakim jest ramowe studium, ale nie wchodząc w kompetencje gmin, które mają je zachowane. Być może ustawa o samorządzie gminnym powinna być zmieniona w tym zakresie, gdy gmina jest członkiem metropolii. Ten transport został w pewnym stopniu w kompetencjach miast, mimo iż tworzymy obszar metropolitalny.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):
Panie pośle, proszę mówić do mikrofonu i to ja udzielam głosu.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):
Panie przewodniczący, mam pytanie jeśli chodzi o uchwałę sejmiku sprzed 2 lat o zagospodarowaniu przestrzennym województwa śląskiego. Ten dokument został przyjęty. Jak to wygląda, czy państwo się z nim zapoznali? Myślę, że pan przewodniczący na pewno to zrobił, bo był członkiem zarządu urzędu marszałkowskiego.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):
Proszę bardzo.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:
Tak. To są dokumenty, które się uzupełniają. Będziemy musieli nawiązywać do tego kompleksowego dokumentu. Nie ma sprzeczności między tymi działaniami czy powielania kompetencji w tym zakresie. Urząd marszałkowski przyjął ten dokument na ogólnym poziomie wojewódzkim. Rozumiem kontekst pana wypowiedzi, bo to może rodzić jakąś wątpliwość.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):
Mam pytanie. Panie przewodniczący, z tego co pan powiedział wynika, że macie nasycenie w transporcie miejskim na poziomie 15%. Czy to państwa zadowala, czy macie jakiś pomysł i strategię jak zwiększyć ten poziom? Wiem, że zwiększa to koszty utrzymania. Niezależnie od tego, czy tramwajem jedzie jedna osoba, czy też 20–30, rocznie płacą państwo 700 mln zł. Czy macie strategię, aby zmobilizować mieszkańców metropolii do częstszego korzystania z transportu publicznego?

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:
Panie przewodniczący, jak wspomniałem, punktem wyjścia jest dla nas opracowywane studium transportowe. Wskazuje ono, że nasycenie jest na poziomie 15%. To dużo poniżej dużych obszarów miejskich w Polsce. Nie chcę porównywać się z Warszawą,

ale biorąc pod uwagę koszty, jakie stolica ponosi na realizację transportu miejskiego, jest to kwota czterokrotnie większa – blisko 3 mld zł. Bardzo podraża to metro i inne inwestycje, ale jest to czterokrotnie więcej dla obszaru, który formalnie ma 1800 tys. mieszkańców. Wiemy, że sporo osób niezameldowanych dojeżdża do pracy z obszarów podaglomeracyjnych. Komunikacja ma wydolność na poziomie 3500 tys. osób. Pokazuje to skalę możliwości finansowych miasta stołecznego i miast, które do tej pory współpracowały ze sobą w ramach komunalnego związku komunikacyjnego. Na pewno 15% nas nie zadowala. To, o czym pan wspomniał, to utracone przychody. Im więcej pasażerów uda się nam pozyskać, tym koszty dopłat gmin powinny być mniejsze. Aby to zrobić, musimy przeprowadzić pewne działania i budować ofertę niejako na nowo. Pierwszym krokiem był wspólny bilet – coś, co było wcześniej przeszkodą dla mieszańców Tychów i okolicznych gmin. Drugim krokiem mam nadzieję, że będzie wspólny bilet z Kolejami Śląskimi. Docelowo chcemy zbudować dobrą ofertę kolejową dzięki współpracy z PKP PLK i Kolejami Śląskimi. To wyzwania na najbliższe lata.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Czy są inne pytania? Proszę bardzo, pan poseł Trepka.

Poseł Mariusz Trepka (PiS):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, pan przewodniczący metropolii zgodzi się ze mną, że u państwa powstanie ramowy plan zagospodarowania metropolii. Obecnie mamy ramowy plan zagospodarowania województwa. To się na siebie nakłada – to są plany ramowe. Chyba będą potrzebne zmiany w przepisach, aby to było bardziej sprecyzowane. Metropolia na swoim obszarze powinna zadbać o ład przestrzenny.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Proszę bardzo, pan przewodniczący.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Wspomniałem o tym, że kompetencja, która z marszałka zeszła w dół to ramowy plan zagospodarowania przestrzennego. Gdy zostanie opracowany nasz ramowy dokument, będzie on ważny, a na obszarze metropolii nie będzie ważny plan ramowy województwa. Do tego czasu będziemy mogli to wyjaśnić. Na dzień dzisiejszy współpraca z urzędem marszałkowskim w tym zakresie nie jest dla nas problemem i jest dobra. Jesteśmy dopiero na poziomie inwentaryzacji tego, co się dzieje w gminach i współpracujemy z urzędem marszałkowskim. Zgodzę się w tym zakresie, że dokument metropolitalny powinien zostać przez nas przyjęty w ramach studium. Rodzi się pytanie, czy marszałek nie będzie miał nic do powiedzenia w tym zakresie, bo chyba jako marszałek województwa śląskiego powinien mieć?

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Dziękuję. Proszę państwa, jeśli nie ma więcej pytań i uwag, dziękuję za przygotowane tego ciekawego wystąpienia. Puentując, wiele się dzieje w tym pierwszym roku. Wytyczają państwo nowe kierunki. Państwo posłowie wskazywali, że jest wiele kwestii, nad którymi trzeba się pochylić. Mam uwagę na przyszłość i pytanie: Czy jest potrzeba decyzji rządu, jeśli gminy chcą przystąpić do metropolii, czy nie powinno to wynikać z ustawy? To powinien być właściwy kierunek – aby metropolia miała naturalną formułę rozwoju, bez dyskusji.

Poseł Marek Sowa (N):

Wydaje mi się, że jeśli są spełnione wszystkie przesłanki, w tym obligatoryjne zgody gmin, które ubiegają się o członkostwo w metropolii, przeprowadzone zostaną konsultacje, których sposób przeprowadzenia określa rada gminy, są uchwały wszystkich sejmików gmin wchodzących w skład związku, w mojej ocenie pytanie jest inne: Czy mogą odmówić wydania rozporządzenia?

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Myślę, że clou jest tu zwiększenie finansowania o 5% i zmiana ustawy budżetowej.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Tak jest. Dobrze…

Poseł Marek Sowa (N):

Nie, spokojnie. Jeśli będzie wykazane, że na poszerzonym terenie będą realizowane zadania metropolii, czyli są zintegrowane kwestie transportu itd., to w mojej ocenie merytorycznej przesłanki do wydania negatywnej opinii nie ma. Ustawa o związku metropolitalnym nie zawiera granic województwa. Daje tylko minimalny udział – zamieszkiwać na danym terenie musi co najmniej 2 mln mieszkańców. Jeśli będą spełnione przesłanki merytoryczne, w mojej ocenie zgodnie z ustawą, z uwagi na te 5%, nie ma możliwości odmówienia wydania nowego rozporządzenia. Odmowa musiałaby być na skutek tego, że nie istnieją przesłanki. Przykładowo dany teren nie spełnia wymogów.

Przewodniczący Zarządu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii Kazimierz Karolczak:

Jest jeden problem. Przykładowo przedstawiciel rządu w terenie – pan wojewoda – udzielił pozytywnej opinii dla siedmiu wniosków. Tym, który ma przygotować wniosek i zbadać te zależności jest metropolia. De facto nie ma tego narzędzia ani sejmik, ani wojewoda, którzy opiniują pozytywnie. Dopiero przygotowując wniosek do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji przeprowadzamy badanie na występowanie tych zależności, które przesądzają o charakterze metropolitalnym. Być może to powinno być odwrócone, nie wiem. W każdym razie, w sytuacji, w której przedstawiciel rządu w terenie wydałby opinię pozytywną, to byłaby jakaś niespójność, ale nie mogę tego przesądzić.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Jeszcze pan poseł.

Poseł Marek Sowa (N):

Nie chodzi o metropolię, ale mowa była o tym, jeśli Kraków spełni wszystkie warunki. Czy wtedy automatycznie musi być zgoda?

Poseł Czesław Sobierajski (PiS):

Ustawą o województwie śląskim znieśli panowie – chyba tylko część z panów głosowała – metropolie w innych miejscach. Będziemy o nie walczyli, ale nie ma ustawy dla polskich metropolii, ogólnej, na której bazie będzie się je tworzyło. Przyjmuję, że będą ustawy dedykowane do konkretnych metropolii.

Poseł Marek Sowa (N):

O tym właśnie mówiłem.

Przewodniczący poseł Andrzej Maciejewski (Kukiz15):

Też tak myślę. Jak widać temat metropolii będzie wracał nam w innych rejonach Polski. Będziemy mieli pewne odniesienia i porównania. Dziękuję wszystkim za przybycie, informację i gościnę. Zamykam posiedzenie Komisji.